Nr. 16. Kraków, dnia 15 Sierpnia 18[illegible] Rocznik II.

Adres
Redakcyi i Administracyi:
ulica Floryańska L. 55,
1. piętro.

Wszelkie
Listy i przesyłki pieniężne
adresować należy do
Redakcyi lub Administracyi
ulica Floryańska L. 55,
1. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie
przyjmuje się.

Listy reklamacyjne
nieopieczętowane
nie podlegają opłacie
pocztowej.

Kuryer Kolejowy

Organ galicyjskich kolejarzy.

Prenumerata wynosi:
W Krakowie:
(bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 ct
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „
W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „
W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki.
We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie
w Biurze dzienników Plac
Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego
miesiąca.

„Drogą służbową“.

W szeregu frazesów, któremi się w stosunku do nas posługują tak chętnie nasi najserdeczniejsi na kolejach, pierwsze miejsce zajmuje wyrażenie, powtarzane z szczególnem upodobaniem przez wszystkich dygnitarzy, a którego — dla odmiany — i my użyliśmy w tytule. Jestto odpowiedź, którą na nasze skargi i zażalenia, wnoszone rzekomo w miejscach „niepowołanych“, daje nam każdy zwierzchnik, od ministra Guttenberga począwszy, a skończywszy na nieznacznym „naczelniku“ nieznacznej stacyjki. „Drogą służbową“ — odpowiadał minister Guttenberg, kiedy poseł Pernerstorfer przedstawiał opłakane położenie służby kolejowej. „Drogą służbową“ — odpowiadają nam nasi przełożeni, kiedy zrozpaczeni umieszczamy nasze skargi w „Kuryerze Kolejowym“. Chodzi im mianowicie o to, abyśmy wszystko, cokolwiek nam cięży na sercu, wypowiedzieli w zwykłej **drodze służbowej**, t. j. skargi swoje podawali zawsze przez najbliższego przełożonego do właściwej władzy rozstrzygającej. Że jestto tylko mydlenie oczu, to chyba aż zbyt widoczne. Jakżeż-bo skarżyć się np. na urzędnika drogą służbową, kiedy na tej drodze znajduje się właśnie ów przedmiot skargi. I czyż można przypuszczać tyle naiwności w owym panu, aby spodziewać się po nim, że on sam na siebie wniesie skargę!

Zresztą całą przewrotność owej dobrej rady, aby wszystko załatwiać w drodze służbowej, wykazuje także znana kolejarzom okoliczność, że skargi tym sposobem podawane, wrzuca się po prostu do kosza. Był czas, kiedy robotnicy kolejowi nie znali innej drogi, jak ta właśnie, tak przez władze zachwalana, — ale ta epoka dzieciństwa minęła już bezpowrotnie. Władze same były w tym względzie nauczycielem: tłumiąc wszelkie „służbowe“ objawy niezadowolenia, dały robotnikom wskazówkę, że gdzieindziej należy im szukać obrony. W tem też zasługa robotników, że rychło zrozumieli, iż ograniczanie ich do drogi służbowej ma być środkiem do zamknięcia ich w ciasnych ramach zawodu, do odcięcia ich od reszty klasy robotniczej, od reszty cywilizowanego świata.

Niewypełnianie więc życzeń robotniczych przez władze kolejowe było pierwszym bodźcem do zaniechania przez robotników drogi służbowej, a z drugiej strony do wynoszenia jej pod niebiosy przez te same władze. I tak stało się, że **ten** kierunek drogi służbowej zarasta już dziś chwastem i trawą...

Jest jeszcze druga gałęź drogi służbowej, którą robotnicy mają kroczyć, również na podstawie regulaminu służbowego. Oto regulamin przepisuje, aby o wszystkich nieprawidłowościach, zachodzących w czynnościach kolejowych, natychmiast donosić „w drodze służbowej“. Stworzono w ten sposób prawdziwy system donosów, który dziś — jak wiadomo — panuje w całej rozciągłości między kolejarzami.

Nie chcemy się rozwodzić nad moralną wartością takiego przepisu; chcemy nawet przypuścić, że nie jest myślą jego pierwotnego brzmienia to, co się dziś stało **jego istotą**. Musimy nawet dalej powiedzieć, że w **zasadzie** jest on koniecznym w takim rodzaju służby, jak kolejowa; że zwracanie uwagi na każdą nieprawidłowość w służbie i donoszenie o niej, komu należy, musi być nawet obowiązkiem wobec nieszczęść, jakie stąd mogą wyniknąć dla setek i tysięcy ludzi. Powiemy wreszcie, że, o ile donoszenie ma na celu pozbycie się z rzędów kolejarzy **nieuczciwych** jednostek, również może być nawet pożądanem. Nie o to nam tu jednak chodzi.

Chcemy tu zwrócić uwagę na to, że dziwne doprawdy rzeczy wyrabia się u nas z owym przepisem donoszenia: oto wydarza się bardzo często, że ten, kto podług regulaminu i zresztą podług sumienia spełnia obowiązek, donosząc o nadużyciu jakiegoś **nieuczciwego** kolejarza, bywa wynagradzanym za gorliwość... oddaleniem ze służby, w najlepszym razie lżejszą karą. Musimy oświadczyć całkiem otwarcie, że coraz liczniej wydarza się popieranie nieuczciwych jednostek na szkodę moralną i materyalną reszty kolejarzy. Z dziwną, bo niezwyczajną u siebie pobłażliwością patrzą zarządy kolejowe na proste kradzieże, popełniane przez rozmaitych funkcyonaryuszy, — a biada temu, kto powodowany dobrem kolei, ośmieli się postąpić w myśl przepisu i zrobić doniesienie.

Faktów, dowodzących prawdziwości powyższych słów, mamy poddostatkiem, dziś przytoczymy dla ilustracyi jeden, bardzo charakterystyczny:

W **Tarnowie** był nocnym stróżem w magazynach kolei państwowej **Paweł Moskal**, stabilizowany 1 lipca 1896 r. W kilkanaście dni po stabilizacyi miał nieszczęśliwy wypadek: Oto był świadkiem, jak magazynier W. zajęty był łapaniem i duszeniem kilku kur, które uciekły z jednej nadanej skrzynki. Jako obowiązany do tego strażnik, Moskal zwrócił uwagę magazynierowi na to, że dopuszcza się nadużycia i przestrzegł go przed złemi skutkami takiego postępku. Ale p. W. ofuknął go ostro i kazał mu być cicho. Przełożony kazał — trzeba było słuchać. Moskal nic już się nie odzywał i patrzył tylko, jak W. zabrał te kury do domu. Nazajutrz doniósł o tem obszernie, w obecności dwóch świadków, naczelnikowi stacyi p. **Borowiczowi**. P. naczelnik rozkazał Moskalowi milczeć o całym wypadku, mówiąc, że on sam już to załatwi.

Przypadkiem jednak był świadkiem całego zdarzenia jeszcze jeden kolejarz, który opuszczając p. Borowicza, doniósł o niem dyrekcyi krakowskiej. Ta wszczęła śledztwo, na którem p. Borowicz zeznał fałszywie, że mu Moskal o niczem nie powiedział i że dlatego on nie mógł wiedzieć o postępku magazyniera W. Wynikiem śledztwa było przeniesienie p. W. w tym samym charakterze do Podgórza.

Zdawało się, że sprawa załatwiona; a choć śledztwo było prowadzone bardzo niedokładnie, przecież można było na niem poprzestać. Wtem, jak grom z jasnego nieba, spada na Moskala pismo dyrekcyi krakowskiej (z dn. 15 listopada 1896 L. 35003), którem **Paweł Moskal zostaje ze służby wydalony**. Nie pomógł rekurs do ministerstwa; „w drodze łaski“ zniesiono **wydalenie** na **wypowiedzenie** służby. Jedynym skutkiem tej łaski(!) było, że Moskal otrzymał napowrót sumę, wpłaconą do funduszu prowizyjnego. Z dn. 15 kwietnia 1897 Moskal musiał służbę opuścić.

Za co? — pytał biedny strażnik; za co? — pytamy i my za nim. Czy był choć cień nieprawidłowości w jego postępowaniu? Czy nie użył przepisanej **drogi służbowej**? Magazyniera, kradnącego kury, przenosi się bez kary na inne miejsce; biednego robotnika, chcącego uchronić kolej od szkody, pozbawia się chleba! Czy Paweł Moskal nie byłby lepiej zrobił, gdyby pominąwszy zwykłą **drogę służbową**, opisał np. cały wypadek w jakiemś piśmie? Dyrekcya wdrożyłaby pewnie dochodzenie, a Moskal zostałby w służbie.

A teraz pytamy wszystkich rozsądnych ludzi, czy podobne wypadki, których u nas jest bardzo dużo, mogą wzbudzić zaufanie robotników do tyle chwalonej **drogi służbowej**? Kto zniechęca kolejarzy do kroczenia tą drogą, którą siedzący wygodnie u biórka dygnitarze wystawiają jako prawdziwe zbawienie? P. Guttenberg, a za nim wszyscy dyrektorowie, inspektorowie itd. itd. narzekają często, że dyscyplina w szeregach kolejarzy zanika coraz bardziej, że to robotnicy-burzyciele ją wypleniają. Czy tak doprawdy? Czy to nie raczej ta **sprawiedliwość kolejowa**, która za spełnianie przepisów służby pozbawia ludzi chleba?

„**Drogą służbową**“ każecie nam iść, panowie, a czy nie widzicie sami, dokąd ona prowadzi?...

PRZEGLĄD.

Kwestya narodowościowa w Austryi jest — jak wiadomo — kamieniem, o który się potknął hr. Badeni, jest momentem, który wywołał całe poprzednie i obecne zamieszanie polityczne, i stała się wreszcie sprawą, którą „wielcy“ politycy austryaccy zaczęli uważać wprost za nierozwiązalną. Że tak w rzeczywistości nie jest, a że to stało się tylko dzięki niezręczności Badeniego, to z całego dotychczasowego przebiegu sporów narodowościowych tak jest widocznem, że nie potrzeba już z pewnością sprawy tej rozjaśniać! Wszczął je hr. Badeni osławionem rozporządzeniem językowem i od tej chwili on też musiał sam pić to gorzkie piwo, które nawarzył. Rzecz jasna, że mu to przyjemnem być nie mogło i że dłuższe takie picie groziło utratą przytomności i — co za tem idzie — godności prezydenta ministrów. Dlatego hr. Badeni wytężał wszystkie siły, aby naprawić złe, poczęte z jego winy. Niestety nie miał jakoś „szczęśliwej ręki“ w załagodzeniu tej groźnej dla siebie burzy. Widzieliśmy, że próbował wszystkiego: starał się przeprowadzić ugodę, chwycił się później środków, które mu pozostały z galicyjskiej praktyki, — wszystko nadarmo, bo pożar szerzył się coraz gwałtowniej. I oto donoszą nam teraz półurzędowe pisma, że w celu załatwienia kwestyi narodowościowej hr. Badeni wniesie na najbliższej sesyi parlamentarnej **ustawę językową** dla całej Austryi. Dziwna rzecz, ten wielki dyplomata, „opiekun państwa“ chwycił się w ostateczności środka, który zaproponowali w samym początku „wrogowie państwa“, socyalni demokraci. Oni bowiem, kiedy rząd wydał rozporządzenia językowe, postawili w parlamencie wniosek, aby tę kwestyę załatwić w drodze prawomocnej ustawy. Rząd naresczie zrozumiał, że to jest jedyne możliwe wyjście z chaosu, który wytworzyła „mądra“ polityka badeniowska. Naturalnie, trudno dziś powiedzieć, że wniesiona **przez rząd** ustawa językowa potrafi rzeczywiście zaprowadzić pożądany ład w państwie. Jakkolwiek bowiem **środek** taki jest jedynie skuteczny, to nie można zapomnieć, że wiele zależy od tego, jaką on przybierze postać. **Ustawa językowa** sama przez się może być dobra; ale jej wartość może zniweczyć treść, nadana jej przez rząd. Bo nie zapomnijmy, że ciężyć na niej będzie nieszczęśliwe piętno badeniowskie...

Gimnazyum cieszyńskie stało się nowym bodźcem do zajadłego ujadania na socyalistów całej sfory gazeciarskiej. Od laenderbankowskiego „Przeglądu“ do ludowego „Kuryera Lwowskiego“, wszystkie pisma, uniesione „patryotycznym“ zapałem, rzucają na nas gromy za zachowanie się na wiecu cieszyńskim. Rozumie się, że w tej wielkiej kampanii nie chodzi wcale o dobór środków walczenia; rzuca się najnikczemniejsze oszczerstwa, najpotworniejsze kłamstwa, pisze wymysły, urągające wprost zdrowemu rozsądkowi, — wszystko z dziwnem lekceważeniem czytelnika, z niezwykłą pewnością, że znajdzie się wiarę u „galicyjskiego kołtuna“. Przebieg wiecu cieszyńskiego znany jest chyba naszym czytelnikom: organ naszej partyi, „Naprzód“, opisał go dokładnie w osobnym dodatku do nr. 31. Kto tam był i patrzył wzrokiem nieuprzedzonym, ten musi przyznać, że przynajmniej dwie trzecie obecnych miało na piersi czerwone odznaki. A prasa galicyjska z zwykłą u niej bezczelnością pisze o „garstce“ socyalistów, która teroryzowała olbrzymią większość. Cała walka, prowadzona z nami w tej sprawie przez płatne gadziny, to jedno wielkie kłamstwo. Kłamstwem jest nawet zapał, okazywany samemu wiecowi, kłamstwem patryotyzm, podawany jako właściwy motyw działania i istotne tło całej sprawy. Trzeba było widzieć te czarno-żółte barwy, zdobiące trybuny, słyszeć entuzyastyczne okrzyki i hymn austryacki... Z jakąż obłudą piszą później ci czarno-żółci patryoci „o podniosłym duchu polskości“, którym tchnął wiec cieszyński, o owym wielkim strachu, jaki mieli Niemcy przed tą „polską“ demonstracyą! Czy może oznaki gorącego lojalizmu napawały Niemców taką obawą? Nie wiece urządzać tym impotentom politycznym, którzy w przedpokojach pańskich stracili swoją męskość; dla nich stosowną tylko prośba, podana w kancelaryi ministeryalnej wśród niskich pokłonów. I **tego** właśnie darować oni nie mogli socyalnym demokratom, że oni pierwsi zdarli z nich maskę obłudy, że pierws-

wskazali hipokryzyę w ich „mam[illegible]“, która nie śmiała naznaczyć właściwego [illegible]nowajcy, „rodaka“ Badeniego i „polskiego“ Koła poselskiego. A kiedy socyalistyczna prasa dostatecznie wykazała kłamstwa burżuazyjnych pismaków, kiedy na oszczercze, niczem nieuzasadnione zarzuty odpowiedziała ścisłemi faktami, wówczas ta zuchwała, gadatliwa zwykle prasa zachowała głębokie milczenie; zaledwie ten lub ów dziennik wylewał kilka luźnych słów i starał się je zbić głupiemi żartami. Czyż to milczenie nie jest najlepszym dowodem, że nie ma już teraz odpowiedzi na to, cośmy napisali, że tylko to i nic więcej jest ścisłą prawdą?... Nie lepiej nie wykazuje całej bezsilności naszych przeciwników, jak właśnie ten najwstrętniejszy sposób walki, jaki im jedynie pozostaje, to przyrosłe już do nich kłamstwo.

„Nowa Reforma“, organ „demokracyi“ galicyjskiej, długo ukrywała wstydliwie właściwą swą postać. Wciąż jeszcze było dążeniem jej ukazywać się w świetle „ludowem“, a postępowość była frazesem, który zagnieździł się w jej szpaltach. Aż oto teraz pokazało się dopiero, czem jest to „demokratyczne“ piśmidło. W drukarni, gdzie się drukuje „Nowa Reforma“, pracowali nasi towarzysze Englisch (redaktor naszego „Kuryera“) i Misiołek. Obaj otrzymali od zarządcy wiadomość, że pod presyą redakcyi „Nowej Reformy“ zostali usunięci od gazety, a przeznaczeni do roboty na sztukę. Przytem zarządca podał im za warunek, aby o tem nigdzie nie pisali, ani nie mówili, gdyż inaczej zostaną całkiem z roboty wydaleni. Tow. Englisch nie zgodził się na ten warunek, zapowiadając naprzód, że to jest łajdactwo, które musi być publicznie napiętnowane; skutkiem tego stracił miejsce. Najcharakterystyczniejszem przytem jest, że na zapytanie o powód takiego postępowania, oświadczono obu, że to napaści „Naprzodu“ na „N. Reformę“ skłoniły do tego redakcyę. Jestto więc zemsta polityczna. Redaktorowie „N. Reformy“, mający ciągle na ustach równość i braterstwo, postęp, miłość dla ludu i t. p. obłudne demokratyczne hasła, używają w walce z przeciwnikami politycznymi tak wstrętnego środka, jakim jest pozbawienie ich zarobku! Ci ludzie, kłaniający się wiecznie do kolan każdemu, kto im dać może utrzymanie, myśleli może, że tym postępkiem odstraszą naszych najruchliwszych towarzyszów, zniechęcą ich do sprawy, dla której tak długo pracowali. Jeśli w tej myśli działali, możemy ich zapewnić, że zawiedli się srodze. Wielkiej naszej sprawie nie zdołają oni zaszkodzić, a sobie wystawili nowy dowód zupełnego upadku. Bo jeśli nie tajna była nikomu suchotnicza ich agonia, to takie postępki są już objawami cuchnącego rozkładu całej demokracyi galicyjskiej i jej organu.

Katastrofy kolejowe mnożą się z tygodnia na tydzień w tak zatrważający sposób, że „era katastrof kolejowych“ jest bardzo trafnem określeniem obecnej doby. Po strasznej katastrofie kołomyjskiej nastąpiło w ubiegłym miesiącu na samych liniach austro-węgierskich tuzin wypadków, nie licząc szeregu wykolejeń i spotkań pociągów na zagranicznych drogach żelaznych. Setki kolejarzy i pasażerów odniosło przy katastrofach ostatniego miesiąca cięższe i lżejsze okaleczenia, około stu poniosło śmierć, a przy wszystkich tych katastrofach tylko przypadkowi zawdzięczyć należy, że cyfra ofiar nie jest daleko wyższą. Wyraźnie powiadamy przypadkowi, bo katastrofa kołomyjska, oraz pod stacyą Praga-Radotin, okazały jasno, że wcale nie środkom ochronnym ruchu kolejowego przypisać należy okoliczność, iż zamiast setek, tysiące ludzi nie padły ofiarą. Przy obecnych środkach ochronnych było to zupełnie możliwe. A przeprowadzony niedawno proces w sprawie katastrofy pod stacyą Haag wykazał, że i służbie kolejowej winy absolutnie przypisać nie można, czyli że katastrofy nie wynikają wcale z niedbałości lub pomyłek funkcyonaryuszów ruchu. Istotną przyczynę przeważnej ilości nieszczęść kolejowych wykazała już dawno statystyka katastrof. Niebezpieczeństwo w ruchu kolejowym jest tem większe, im bardziej jest personal przeciążony pracą. Statystyka powyższa wykazuje n. p., że największa ilość wypadków przypada na niedziele i święta, lub na dni poświąteczne, kiedy wskutek zwiększonego ruchu podróżnych znużenie personalu dochodzi do niemożliwego stopnia. Jak w innych gałęziach przemysłu, tak i w ruchu kolejowym nadmiernie długi czas pracy, wyczerpując fizyczne siły robotnika, zaciemnia wprost jego umysł. Pod wpływem bezsenności i znużenia robotnik traci możność panowania nad zmysłami, niemoc fizyczna i umysłowa ogarnia go wbrew jego ostatecznym wysiłkom, a wtedy katastrofa gotowa. Nie można za nią czynić odpowiedzialnym personalu, bo obecne przeciążenie pracą przechodzi jego siły. Winnymi są tu ci, co takie przeciążenie cierpią i powodują. Jedynem lekarstwem przeciwko katastrofom kolejowym jest skrócenie czasu pracy i odpowiednie powiększenie personalu kolejowego. Jedynie robotnik wyspany i wypoczęty daje gwarancyę bezpieczeństwa podróży. Ostatnie katastrofy powinny pod tym względem być dobrą nauczką dla ministra kolei.

Mnożenie się katastrof kolejowych w ostatnich czasach skłoniło generalną inspekcyę austryackich kolei do wystosowania następującego rozporządzenia do zarządów kolejowych:

„Ponieważ częstokroć stwierdzono, że urzędnicy pełniący służbę wskutek przeciążenia pracą, wielkiej odległości i z innych faktycznych przyczyn nie byli w stanie przekonać się według przepisu osobiście o należytem ustawieniu zwrotnic, przez które mają przechodzić pociągi, wzywa generalna inspekcya kolei żelaznych zarządy kolejowe, by ustanowiły osobny organ nadzorczy w tych wszystkich wypadkach, w których odnośnemu urzędnikowi ruchu jest niemożliwem osobiście przedsiębrać kontrolę. W ten sposób zostanie zapewnione przy wjeździe i wyjeździe pociągów możliwie jaknajwieksze bezpieczeństwo, co wobec wypadków ostatniego tygodnia tylko z zadowoleniem podnieść należy“.

Na kolejach austryackich zdarza się rok rocznie tyle wypadków, że pod tym względem Austrya przewyższa wszystkie państwa europejskie, wyjąwszy co najwyżej Rosyę i Belgię. Ten stan rzeczy skłonił już przed trzema laty ówczesnego prezydenta kolei państwowych dra Bilińskiego, by dla odwrócenia katastrof „coś uczynić“. Czyn ten polegał atoli na napomnieniu funkcyonaryuszów, by się więcej trzymali ducha, niż litery instrukcyi. Zdawaćby się mogło, że to płytkie i wygodne pojmowanie przyczyn katastrof powinnoby było zostać usunięte przez wprost typowy w swym rodzaju wypadek kolejowy, który się zdarzył przed rokiem koło stacyi Gösting, i że powinnoby było zostać zastąpione zrozumieniem, że trzeba poprawić społeczne położenie służby. Nie nastąpiło to jednak, mimo że zupełnie podobna katastrofa zdarzyła się znów przed niedawnym czasem pod stacyą Pürstein, — a wykazano, że budnik w Gösting miał w czasie wypadku już **23** godzin służby, a w Pürstein **24** godzin.

Generalna inspekcya zaczyna wreszcie pojmować, że przyczyną tych licznych katastrof kolejowych jest przeciążenie personalu. Ale ma ona o tem bardzo niejasne pojęcie. Albowiem zamiast pomnożyć personal budników, zwrotniczych, szyberów i konduktorów, zadowalnia się ustanowieniem osobnego organu nadzorczego dla zwrotnic, a z rozporządzenia nie widać nawet, czy idzie tu istotnie o pomnożenie urzędników, czy też o nowe przeciążenie i tak już ogromnie przeciążonego personalu urzędniczego nowem, ciężkiem i w najwyższym stopniu odpowiedzialnem zadaniem. Po dotychczasowych smutnych doświadczeniach przypuszczamy raczej to ostatnie, t. j., że urzędnicy w swych „wolnych godzinach“ będą musieli objąć kontrolę zwrotnic. Jasnem jest, że to w niczem nie usunie obecnego zła, chybaby ogromnie pomnożono personal, bo jednostka, zwłaszcza na wielkich dworcach, gdzie zmiana zwrotnic szybko i w wielu najróżniejszych punktach następuje, nie zdoła równocześnie kontrolować osobiście wszystkich zwrotnic.

Prawdziwie austryacką cechą powyższego rozporządzenia jest to, że ogranicza się ono do głównych wypadków, o których pisały gazety. Niezliczone wypadki, które się niemal codziennie zdarzają, zwłaszcza przy szybowaniu, nie istnieją dla generalnej inspekcyi. Kolejarze nie potrzebują przecież ochrony!...

A o ile znamy nasze zarządy kolejowe, to i ta mała reforma, jaką wprowadza powyższe rozporządzenie, nie byłaby nastąpiła, gdyby w pociągu, który uległ katastrofie, nie siedział był właśnie — książe czarnogórski..

Kiedy kolejarz jest wolnym? Chcecie odpowiedzi? Czytajcie:

Rozporządzenie ministerstwa kolei żelaznych z dn. 20 czerwca 1897, L. 6631/I; do wszystkich organów w sprawie opuszczenia miejsca służby w czasie wolnym od służby. W myśl postanowień generalnej konferencyi z 11 i 12 maja 1897 rozporządzam, co następuje:

Żaden funkcyonaryusz nie śmie bez wiedzy i pozwolenia przełożonego opuścić miejsca służby, nie przyjść do roboty, oddalić się od niej, albo zastąpić się innymi.

Opuszczenie miejscowości stacyjnej w czasie wolnym od służby, bez każdorazowego uzyskania pozwolenia, może być dozwolonem służbie pewnych gałęzi przez władze przełożone, jednak z prawem od-[illegible].

Funkcyonaryusze, którzy oddalają się ze służby, albo przekraczają czas urlopu, nie otrzymają zapłaty za opuszczony czas, jeśli nie mają szczególnych powodów usprawiedliwiających i podpadają nadto podług okoliczności karze dyscyplinarnej. Także suspendowani funkcyonaryusze potrzebują do opuszczenia miejsca służby pozwolenia przełożonego. *Guttenberg.*

Zdaje się, że p. Guttenberg powyższym „erlasem“ chciał przewyższyć wszystko, co dotąd zdziałał. Widocznie uważał, że kolejarze zbytnią wolnością cieszyli się dotąd, skoro uznał za stosowne wydać podobne obostrzenia. My wiemy dobrze, że funkcyonaryusze kolejowi nie byli nigdy zbyt swobodni, że służba ich wciskała się żelaznym pierścieniem nawet w ich prywatne życie. Ale p. Guttenberg chce zabrać kolejarza całego na usługi kolei. Jemu za mało, że praca robotnika kolejowego pochłania mu prawie całą dobę, że właśnie jej długotrwałość pożera mu wszystkie siły żywotne — on, ten typ generała wojennego, chce mieć na swoje usługi ciało i dusze robotnicza. Chce dać do poznania robotnikom, że kiedy jest c. k. sługą, to musi pozbyć się wszystkiego, co nie jest z służbą związane, musi cały czas swój oddać temu wielkiemu przedsiębiorcy-kapitaliście, którego reprezentuje generał-minister. Zrobić z kolejarza niewolnika, któryby ani nawet czasu nie miał myśleć o swojem położeniu, dążyć do jakichś celów pozasłużbowych — oto istotne znaczenie guttenbergowskiego rozporządzenia. Nie dziwimy się, że ten zaskorupiały w swoich pojęciach biurokrata ma nadzieję, iż zamysły jego się powiodą. Ale człowiek nowożytny, umiejący patrzyć na rzeczy, zrozumie, że to daremne zabiegi. Kolejarz stał się już dzięki ożywczemu prądowi socyalizmu myślącym człowiekiem; zrobić z niego bydlę juczne — to się nie uda nawet Guttenbergowi!

Miłość bliźniego u chrześciańskich socyalistów. „Kochaj bliźniego, jak siebie samego“, powiedział Chrystus i postawił tę zasadę, jako pierwszy warunek prawdziwego chrystyanizmu. Czyż ma więc prawo nazywać się chrześcianinem ten, kto tę piękną ideę depce na każdym kroku z lekceważeniem, a brutalną walkę na pięści podnosi do zasady w postępowaniu z bliźnim? A taką bezczelną odwagę mają chrześciańscy socyaliści. Podawaliśmy już niejeden przykład ich dzikiego barbarzyństwa, które zniewalają nazywać ich nazwyklejszymi zbójami. Bez krzty chrześciańskiej etyki w duszy, nie mają oni nawet tej znanej szlachetności w postępowaniu z przeciwnikiem, którą się odznaczali dawni poganie. Są to nowocześni barbarzyńcy, pozbawieni wszelkich uczuć ludzkich, a szczycący się silnemi pięściami i ciężkiemi lagami. Dnia 25 lipca odbyło się w Wagram zgromadzenie tej zbójeckiej partyi, obliczone na to, aby i wśród okolicznych kolejarzy zaszczepić swoje zasady. Na zgromadzenie to udał się tow. Wintersberger w towarzystwie kilku innych towarzyszy, aby w razie potrzeby odeprzeć napad mowców antysemickich, znanych z zamiłowania w strzelaniu z za płota. Zgromadzenie rozpoczęło się przemową posła Bielohlawka, który przypomniał walkę, jaka przed kilkudziesięciu laty odbyła się w Wagram. W tej chwili wszczął się straszny hałas, a w powietrze wzbiły się okrzyki: „precz z socyalną demokracyą!“ i inne uliczne wyzywania na przywódców partyi wiedeńskiej. Na to jeden z naszych towarzyszy odpowiedział okrzykiem: „niech żyje Adler!“ Jak wściekli rzucili się „chrześciańscy“ robotnicy na garstkę naszych, a jeden z nich rzucił kuflem w głowę towarzysza Wintersbergera, który spokojnie siedział, robiąc zapiski. Zaczęło się rzucanie stołkami, szklankami i kulami z pobliskiej kręgielni. Naszych towarzyszy poraniono straszliwie: cała głowa tow. Wintersbergera była zbroczona krwią. Szlachetni chrześcianie rzucali się na garstkę towarzyszy jeszcze wtedy, kiedy już kilku leżało na ziemi poranionych. Przywódcy tych zbirów, posłowie antysemiccy, stali i przypatrywali się z zadowoleniem owocom swojej nauki. Kiedy jeden z poranionych towarzyszy wskazał swoje rany księdzu, idącemu właśnie na zgromadzenie, ten apostoł miłości bliźniego uśmiechnął się tylko w odpowiedzi. Oto, do czego prowadzi bezmyślnie demagogiczna robota antysemickich agitatorów. Zupełne zdziczenie obyczajów uwieńcza ich zabiegi. Dla tych zaś warstw, gdzie dotąd jeszcze nie doszli ci apostołowie rozboju i krwi rozlewu, będą podobne wypadki najlepszą przestrogą, że jeśli nie chcą uledz prawdziwemu zezwierzęceniu, powinny unikać, jak zarazy, wszystkiego, co się mieni chrześciańsko-socyalnem.

Denuncyanci. Oto nowy przydomek, na który sobie dobrze zasłużyli chrześcijańsko-socyalni kolejarze. Organ ich „Signal“ rzucił się niedawno z właściwą sobie zjadliwością na tow. Wintersbergera i obsypując go „chrześcijańsko-socyalnemi“ obelgami, chwyta się wreszcie środka, którego tak często używają wiedeńscy antysemici: oto denuncyuje. Wyraża mianowicie zdziwienie, że Wintersberger, który był przewodniczącym organizacyi, rozwiązanej z powodu swoich groźnych celów, dotąd jeszcze jest na kolei południowej. „Dlaczegóż to dyrekcya kolei proteguje takiego Wintersbergera?“ pyta się denuncyant. Wreszcie wysilając się na najzjadliwsze uwagi, któreby miały spowodować dyrekcyę do wystąpienia przeciwko Wintersbergerowi, płodzi taki prawdziwie idyotyczny pomysł: „czy może ten Wintersberger pracuje nawet z polecenia p. dra Egera (dyr. kol. połud.) przeciwko JE. p. ministrowi Guttenbergowi, ażeby p. generalnemu dyrektorowi Egerowi utorować drogę do krzesła ministra kolei żelaznych?“ Te bezmyślne docinki poskutkowały jednak: tow. Wintersberger został w drodze dyscyplinarnej przeniesiony. Generalny dyrektor Eger stchórzył przed głupim pismakiem i poddał się woli nędznego denuncyanta. Robotnicze (!) chrześciańskie (!!) pismo tryumfuje teraz, że zdołało sprowadzić matery-

alny uszczerbek robotnikowi. Robotnicze, chrześciańskie pismo dążyło do pozbawienia chleba robotnika! Za ten nowy przymiot, który objawili teraz chrześciańsko-socyalni kolejarze, za tę nikczemną denuncyacyę, której użyli przeciwko koledze, towarzyszowi pracy, za tę podłotę, która towarzyszy każdemu ich krokowi uczciwi kolejarze będą mieli dla nich zawsze największą pogardę i nienawiść!

Pod pręgierz.

Kraków. (O rządach p. Piaseckiego). Mieliśmy przedtem naczelników: był p. Eckart, później p. Hubel i jakoś człek nie mógł się bardzo skarżyć, żeby oni byli szczególnie uciążliwi. Na nieszczęście po tamtych przyszedł p. Piasecki i zaraz dał się we znaki „energicznem" postępowaniem, które zaznaczało się licznemi karami, groźbami zasuspendowania itp. Jako konduktor mogę mówić tylko o tem, co p. Piasecki wyrabia z nami, ale jeśli tak samo postępuje sobie i z innemi kolejarzami, to doprawdy dziw, że tylu ludzi da sobie grać na nosie przez jednego człowieka. Ha, ale to na kolei: a tu musi być wojskowa karność; broń Boże, żeby się choć słowem sprzeciwić takiemu „złotokołnierzowcowi", znalazłbyś się wnet z całą rodziną na bruku. P. Piasecki widocznie korzysta z tego stanowiska, jakie mu nadaje złoty kołnierz, bo już doprawdy trudno z nim wytrzymać. Konduktorowie od czasu, kiedy on został naczelnikiem, mają się może najgorzej. Dawniej, jeżeli coś się przekroczyło, (bo i konduktor jest człowiekiem), naczelnik dał pierwszy raz napomnienie, dopiero za dalszemi razami nakładał pieniężne kary. Dla p. Piaseckiego pieniądze pewnie nic nie znaczą: za byle co zaraz nakłada 5 złr. kary, a już najmniej 1 złr., (podczas kiedy jego poprzednicy karali i 50 ct.). Można sobie wyobrazić, że takie ciągłe kary nie mogą być przyjemne człowiekowi, który zaledwie utrzymać się może z tej małej płacy, jaką pobiera. P. naczelnik nie zadawalnia się tem, ale zaraz za pierwszym razem krzyczy, że zasuspenduje itp. I to bardzo często karze tak za winy, których rzeczywiście konduktor nie popełnił: np. jeśli się pociąg spóźni, choć nie z winy konduktora, zaraz 1 złr. kary. Naturalnie nie można mu nic powiedzieć, bo zaraz krzyczy, że jak on co zrobi, to ani minister nic nie poradzi, że go to nie obchodzi, jak było dawniej itd. Sprawiedliwość jego przedstawi najlepiej następujący wypadek: Dn. 8 sierpnia nie przyszło do pociągu nr. 177, który odchodzi o 1 popołud. dwóch konduktorów. Wina nie była po ich stronie, bo obaj byli na kolei o godz. 11 i umyślnie patrzyli, czy nie są awizowani. Ale nie było nic; a wiadomo przecież, że awizer ma awizować konduktora na 3 godziny przed odjazdem. Obaj też poszli do domu, zupełnie spokojni. Po obiedzie, było już koło 2-ej kiedy przyszli na kolej, dowiadują się dopiero, że mieli jechać, ale że już pociąg odjechał. Poszli więc do p. naczelnika i „meldując" całą sprawę, usprawiedliwiali się tem, że nie byli na czas awizowani. Ale p. Piasecki nie słuchał nawet tłomaczenia, tylko odrazu wyznaczył im 1 złr. kary i groził naturalnie, że „na drugi raz zasuspenduje". P. awizer Janiczek, który (mówiąc nawiasem) dawno już zasłużył na to, aby go napiętnować w „Kuryerze Kolejowym", nie otrzymał żadnej kary; — dlaczego, tego my wiedzieć nie możemy. W ten sposób rządzi p. Piasecki, a czy to sprawiedliwe są te rządy jego, o tem chyba najlepiej świadczy opisany wypadek.

Kraków. (Położenie szyberów). Józef Wojnar, szyber kolei północnej, pracował 2 sierpnia nad ranem, gdy zjawił się z wielkim krzykiem nadzorca stacyi Windisz, twierdząc, że go w nocy nie widział w służbie. Gdy tenże temu zaprzeczył, pchnął go Windisz tak silnie, że omal nie został przejechany przez nadjeżdżający wóz, a na zwróconą uwagę, rzucił się z drągiem do szybowania i chciał go przebić. Wojnar upadł i silnie się potłukł. Nie dość na tem, przeniesiono go na pucera, tak, że obecnie pobiera mniejszą płacę, niż dawniej.

Tak więc od humoru „przełożonych" zależy los robotników kolejowych. Wogóle położenie szyberów z kolei północnej stało się od pewnego czasu wprost nie do wytrzymania. Dawniej pracowali 12 godzin, teraz 24. Mimo to nie podwyższono im wcale nędznej płacy, która nie wystarcza na najprostsze potrzeby. Obok tego strasznego przepracowywania nad siły i lichej płacy dziennej — ludzie ci oddani są na łup urzędników i t. zw. „stationsaufseherów", którzy obchodzą się z nimi w najbardziej brutalny sposób. Prześladowania w formie wyzywań i bicia są bardzo częste, a wyrazy takie, jak „polskie świnie", padają z ust nadzorców niemal codziennie. W pierwszym rzędzie byłoby obowiązkiem inspektora poskromić to rozbestwienie zuchwałych nadzorców — ten jednak dzisiaj zniedołężniał już prawie, i dlatego piszemy to pod adresem gen. dyrekcyi, któraby powinnaby się zająć losem nieszczęśliwych przesuwaczy; za wyzwiska zaś wniesiemy poprostu skargę do sądu. Jest to na razie jedyna droga.

Podgórze-Płaszów. Czytaliśmy w „Kuryerze", jakie to mądre zdanie napisali niemieccy urzędnicy w swojem piśmie i pomyśleliśmy zaraz, że to chyba inni ludzie, niż nasi urzędnicy. Nasi pp. urzędnicy to nietylko, żeby nie chcieli łączyć się z robotnikiem, ale nawet patrzą na niego, jak na jakieś gorsze stworzenie. Mamy tutaj na nasze nieszczęście kilku takich, którzy prześladują nas na każdym kroku i obchodzą się z nami brutalnie i gburowato. Musimy ogłosić tu ich nazwiska, aby może to publiczne napiętnowanie skłoniło ich do poprawy. Są to pp. Grün, Gajzler i Moskwa. Ostatni jest synem biednego budnika i chyba powinien jeszcze z rodzicielskiego domu pamiętać, jakie ciężkie jest życie biednego robotnika kolejowego. My, którzy to piszemy, doznaliśmy już nieraz od tych trzech panów krzywdy, ale milczeliśmy dotąd, bośmy myśleli, że przecież przyjdą jakoś do rozumu. Napróżno, ci ludzie, mający chyba jakieś wyższe wykształcenie, skoro są urzędnikami, traktują nas, jak swoich parobków. I tak byliśmy świadkami, jak ten pan Moskwa, syn biednego budnika, napadł raz za jakąś drobnostkę wajchenwechtra Boryczkę i wyrzucał na niego najordynarniejsze wyrazy, jak: ty ps……, hołoto, dostaniesz po m… .. itd. Tak mówi „inteligent" urzędnik, który przecież powinien być wzorem dla robotników pod każdym względem. Za przykładem tych panów idzie wagenaufseher Gworek, najgorszy lizuń stacyjny, który o cokolwiek idzie skarżyć na drugich, a sam siebie chwali, choć jest bardzo lichym robotnikiem i nieraz nie wie, co robi. Taka tedy kompania, ci trzej urzędnicy z swoim pieskiem Gworkiem. wsiadła na nas, robotników, i nadyma się, jak głupia żaba. A doprawdy, nie wiedzieć, czego? Czy wy, pp. urzędnicy, myślicie, że my u was służymy? Taż my tak samo, jak i wy, jesteśmy funkcyonaryuszami jednej c. k. kolei, a że wy dziś wyżej stoicie od nas, to nie wasza w tem zasługa. Prosimy was bardzo, wybijcie sobie raz z głowy ten dziwny pomysł, jakobyśmy byli waszymi sługami, z którymi możecie robić, co wam się podoba. Możecie być pewni, że jak nam będzie za dużo tego dobrego, to znajdziemy na was radę, a wówczas strzeżcie się pp. Grün i Gajzler i ty p. Moskwa, synu biednego budnika, aby kosa nie trafiła na kamień, bo się może wyszczerbić…

Stróże. Ostatnia rozpacz skłania nas do wołania o ratunek przed prześladowaniem tutejszego naczelnika p. Jahny. „Kuryer Kol." pisał już o nim ładne rzeczy, uchodzi mu to jednak bezbarnie. Doszło do tego, że żaden ze służby stacyjnej ani rusz przystąpić do niego nie śmie, czy z prośbą lub zażaleniem, czy o „kartę jazdy" — wpadnie na ciebie jak furyat, zwymyśla i zbeszta od bydląt. Obok tego nadesłano nam jakiegoś kontrolora od pakunków, który za wysokie dyety nic nie robi, tylko zamieszanie i chaos wprowadza; pomaga mu w tem naturalnie p. naczelnik, rad z każdego nieszczęścia, z każdej przykrości, któraby nam mógł dokuczyć. Lepiejby dyrekcya postąpiła, gdyby dyety kontrolorskie podzieliła między służbę magazynową; wprawdzie niewieleby nam przypadło, ale i to coś znaczy przy naszej lichej zapłacie. Tymczasem oczekujemy, jak zbawienia, zmiany naczelnika stacyi, bo z tym długo wytrzymać będzie trudno.

Nowy Zagórz. Do jakiego stopnia dochodzi wyzysk sił roboczych na kolei, niech świadczy następujący przykład: Jest tu portyer Jarosz, który od lat już ośmiu przebywa w N. Zagórzu, a którego praca przechodzi wprost wszelkie wyobrażenie. Utrzymuje on bowiem pralnię i kasarnię dla personalu jazdy, a nadto ma utrzymywać porządek na stacyi Nowy i Stary Zagórz. Nie dość na tem, od 1 maja dodano mu jeszcze obowiązek dozorowania kasarni w Starym Zagórzu. Naturalnie, że jeden człowiek sam tego zrobić nie może i dlatego Jarosz musi trzymać czterech ludzi do pomocy. Za to wszystko dostaje pensyi 350 złr. tak, iż musi sam dokładać, aby ludzi opłacić. Nadto jeszcze i p. naczelnik używa go do posług w swojem pomieszkaniu. Taki ciężar zwalić na jednego człowieka, to poprostu bezmyślna nieludzkość! P. naczelnik nie pyta się o to, czy ten biedny człowiek, ojciec 6 dzieci, mający żonę słabowitą, może temu wszystkiemu sam podołać, czy też musi dobierać sobie pomocników, — jego to nic nie obchodzi; dość, że kolej mniej wydaje pieniędzy, a on sam (p. naczelnik) dobrze jest zapisany w dyrekcyi za „oszczędność". Nie wiemy doprawdy, czy dyrekcyi wiadomem jest to położenie portyera, czy też może p. naczelnik sam na własną rękę wszystko tak mądrze urządził. W każdym razie mamy prawo domagać się, aby dyrekcya nie znosiła podobnych wypadków, które tak dosadnie świadczą o jej upodobaniu w najwstrętniejszym wyzysku.

Lwów. („Nowa era" p. Wierzbickiego). Mieliśmy już dość niestety przykładów tej „nowej ery", która miała niby nastać u nas wraz z intronizacyą p. Wierzbickiego. Ostatnie dni przyniosły nam znowu jednę wskazówkę, jak p. Wierzbicki zamyśla rządzić. Było mianowicie dotąd tak, że pierwszy dekret dla konduktorów łączył się z pensyą 350 złr. Przyszedł „lepszy" p. Wierzbicki i tę granicę zniżył z 350 na 300 złr.; w ten sposób zamiast polepszyć położenie konduktorów, przyczynia się jeszcze do pogarszania i tak opłakanego ich losu. Czy wobec tego namacalnego dowodu dążności p. dyrektora możemy ufać innym jego reformom i wierzyć, że będzie je chciał doprawdy ku pożytkowi kolejarzy przeprowadzić? I tak personal pociągowy p. Wierzbicki podzielił od 1 sierpnia na kilka grup, stosownie do starszeństwa w służbie (tj. od pierwszego dnia służby); grupy te będą też miały stosowną pracę, t. j. im dawniej kto służy, tem robota ma być lżejsza; tak samo awans będzie się do tego starszeństwa stosował. Czy to wszystko tak będzie? Zobaczymy. Nie możemy tylko pozbyć się nieufności do człowieka, który już tyle razy w krótkim czasie dał nam odczuć swoją guttenbergowską przychylność

Brody. (Jeszcze Dębiński). Im częściej piętnujemy bezecne postępowanie Dębińskiego, tem bardziej wzrasta jego zuchwałość, tem pełniej rozwija swe instynkty rozbójnicze. Po Mikołaju Kowalu przyszła kolej na jego brata Józefa, który jest hajcerem. Przed odejściem pociągu do Krasnego zbił go tak mocno, że robotnik ledwo zawlókł się do domu. Przez parę dni leżał chory w łóżku; trzeba było w nocy jeszcze wyszukiwać zastępcę na jego miejsce i sprawa na tem się skończyła. Dębiński musi mieć oczywiście jakiś przywilej, prawdziwe „prawo pięści".

W d. 4 bm. przechodził ze swym kijem bambusowym w ręku koło restauracyi Palma. Koło niego szedł pies, znany ze swej złośliwości, bez kagańca, zupełnie swobodnie. Koło restauracyi krzątał się parobek Antoni Janiszewski i nie spostrzegł się nawet, jak go pies Dębińskiego ukąsił w nogę i wygryzł głęboką ranę. Zraniony kopnął psa nogą, na to przyskoczył Dębiński i ściągnął go kijem przez piersi tak silnie, że Janiszewskiemu nabiegły krwawe pasy od trzciny.

Słuchamy o takich rzeczach i prawie wiary dać nie możemy, żeby się coś takiego dziać mogło. A jednak tak jest. Dębiński odgrażał się sprostowaniami, ludzie mu w oczy ciskają najcięższe zarzuty, a on… milczy. Milczy i rozbija ludzi. I rozbójnik taki jest werkfirerem!

Halicz. Przykro to bardzo, jeżeli się musi podawać pod pręgierz opinii publicznej własnych kolegów, ale trudno i sami sobie winni ci ludzie, że uważają za lepsze i godniejsze wysługiwać się panom, niż iść razem z towarzyszami pracy. Czy ich co poprawi? Nie wiem, ale jestem pewny, że i oni kiedyś poznają łaskę pańską i wówczas przyjdą do nas po radę i pomoc. Być może, że będzie to aż wówczas, kiedy wyrzuceni na starość z roboty, daremno się będą zwracali do tych panów, którym dziś się tak nisko kłaniają… Do takich naginających przed wyższymi karku, a przed niższymi podnoszących nos do góry, należy wspomniany już dawniej przezemnie Młodecki, człowiek o bardzo niskich instynktach, bo nie znający się nawet na prostej grzeczności koleżeńskiej. I tak przed miesiącem przyjechał tu z Kałusza na substytucyę telegrafista p. Wippel. Przybywszy wieczorem, nie miał się do kogo udać na spoczynek i dlatego prosił naczelnika, aby mu wskazał, gdzieby mógł się przespać. P. naczelnik polecił Młodeckiemu, aby Wippla przyjął na noc, ale Młodecki odmówił tej zwykłej koleżeńskiej przysługi, uważając się może za coś wyższego od telegrafisty. Następnie ile razy p. Wippel oddaje służbę, Młodecki z dziwną jakąś złośliwością zapisuje do protokółu, że aparaty są nieczyste. Wippel udawał się już nawet do naczelnika o interwencyę, ale nic to nie pomogło. Raz też urzędnik ruchu, p. Wierzejski, umyślnie zapisał do protokółu, że aparaty są czyste i podpisał się, jako świadek. Ale i to nie przeszkadza Młodeckiemu pisać dalej swoich szpiclowskich uwag. Widocznie czeka na jakąś dobitniejszą naukę. — Z rządów p. Wierzbickiego pozostała nam jeszcze jedna pamiątka w postaci restauracyi kolejowej p. Swiderskiej (protegowanej b. inspektora), która znowu dowodzi jasno, jakto przy nadawaniu koncesyi na restauracye rostrzyga interes prywatny jakiejś protegowanej osoby, a nie dobro konsumentów — kolejarzy. Restauracya nasza zdziera w niemożliwy sposób, a nadto zarządca jej, ufny w protekcyę, ośmiela się nawet być grubiańskim wobec gości. Na pozór to rzecz drobna, ale przecież nie na to mamy restauracye kolejowe, abyśmy płacili drożej, niż wszędzie indziej i słuchali fochów kelnerów. Możeby też dyrekcya postarała się o to, aby nam nie wydzierano poprostu gwałtem pieniędzy na to, iżby tuczyła się niemi pupilka p. Wierzbickiego?…

Stanisławów. (Z stanisławowskiej rzeźni). Nie przesadzimy chyba, jeżeli powiemy, że za wszelkie, pod różnemi formami bezprawia wielkich ryb, zaciążyła ręka sprawiedliwości, która od czasu do czasu przemawia do owych bez serca ludzi krwią i drgającemi ciałami niewolników kolejowych. Żadna z galicyjskich dyrekcyj kolejowych nie miała i nie ma tyle wy-

padków nieszczęśliwych, co stanisławowska. Tu bowiem wypadek ściga wypadek, jeden od drugiego ogromem i zgrozą większy! Padają ludzie jak muchy! Najokropniejszym i ładnie zapowiadającym rządy p. Festenburga, była katastrofa pod Kołomyją. Wedle orzeczenia komisyi znawców, przeprowadzonej ku wiecznej pamięci, przyczyna wypadku miała być „vis major“, nad którą nasze władze i sądy — władzy nie posiadają, a którym ona służy jako płaszczyk we wszystkich podobnych wypadkach. Naszem zdaniem ową „vis major“ jest system protekcyjny i znana oszczędność kolejowa, z których pierwsza powoduje brak zdolnych i wytrawnych w zawodzie kolejowym urzędników i sług, druga zaś, zamykając drogę prawdziwie zdolnym ludziom do awansu, zmusza ich często szukać chleba na innej drodze. Że tak jest, dowodów na to nie potrzeba! Ot i teraz na kacyka Heinricha wypadek kołomyjski nie zrobił najmniejszego wrażenia, bo samodzierżca ten, mimo, iż instrukcyi uzupełniać nie należy, mimo że zgubność jego kacykowsko-kumoterskiego wynalazku „drabinki“ wykazaliśmy jak na dłoni mimo przepisów osobistego bezpieczeństwa, że po wozach wspinać się i łazić nie wolno — sfolgowawszy na jakiś czas z rozkazem co do używania owych słynnych kumoterskich drabinek, dziś pod rządem p. Festenburga pozwala sobie znowu grozić przez usta urzędniczyny Kołtunika, że kto drabinek nie będzie używał, zostanie ostro karany. Czy p. Festenburg wie o tem?! Heinrich owym wynalazkiem, sprzecznym i niebezpiecznym, chce chyba zwiększyć liczbę ofiar, by rzucić podejrzenie, że za rządów Festenburga jeszcze gorzej się dzieje, niż za rządów kuma jego, Wierzbickiego. — Czy p. Festenburg wglądnie w tę sprawę i nie dozwoli rządzić się owemu satrapie? — Do dziś wprawdzie z biedą i trudem zakładano sygnały, lecz nie ze strachem o własne życie, dziś strach o życie zbiera człowieka, gdy wchodzi na kumoterską drabinkę, aby zakładać i świecić sygnały. Ażeby unikać zatem śmierci i bezpodstawnych kar ze strony Heinricha za nieużywanie „drabinek“, apelujemy do świetnej dyrekcyi, by w to kacykowskie rozporządzenie wglądnęła, przez znawców wynalazek zbadać kazała i nas od niebezpieczeństwa raz na zawsze uwolnić raczyła. Heinricha zaś za wyrzucenie grosza państwowego na nieodpowiednie cele niech skaże na ponoszenie kosztów z jego własnej kieszeni.

Kasa chorych i lekarze kolejowi.

Wiele już miejsca poświęciliśmy tej „humanitarnej“ instytucyi, a podnoszone przez nas fakta zachowania się lekarzy kolejowych względem służby i robotników wywoływały wprost zdumienie i niedowierzanie u pewnej części naszych czytelników. W osobnych artykułach wyjaśniliśmy już, że powodem licznych nadużyć w tych kasach jest wadliwa i krzywdząca robotników organizacya, niedająca im nigdy przewagi i zupełnej autonomii. Najgorzej ma się rzecz z lekarzami, którzy mianowani przez zarządy kolejowe, stają się poprostu powolnem narzędziem tychże zarządów, odbierają od nich ciągle poufne instrukcye, zapisują jak najtańsze lekarstwa, lekceważą sobie chorych, słowem, czynią wszystko, co się zwraca przeciwko robotnikom i służbie kolejowej. A jeśli dodamy do tego, że na lekarzy kolejowych dostają się ludzie zazwyczaj bez talentu, skutkiem protekcyi wpływowych „verwaltungsrathów“ i ich rozlicznych krewnych — a będziemy mieli ładny obrazek, doprowadzający służbę kolejową do rozpaczy, bo nie dający jej prawa krytyki i kontroli.

Wiadomo, że każdy z niższych funkcyonaryuszy kolejowych obowiązkowo wnosi co miesiąc do kasy chorych opłatę, wynoszącą 2 procent od wszystkich stałych poborów, co w teoryi gwarantuje każdemu prawo do bezpłatnej pomocy lekarskiej, lekarstw, zapomóg i t. d. W praktyce jednak cała ta „humanitarność“ kas chorych przedstawia się zupełnie inaczej, a wszystkie te „dobrodziejstwa“ są tylko pozorne, są najzwyklejszą blagą, bo do zarządzania tych kas powołuje się ludzi „giętkich“, lizuniów, oddanych władzom kolejowym i dlatego zarząd tych instytucyj spoczywa niepodzielnie w rękach dyrekcyj kolejowych, które kierując się znanym nam systemem oszczędnościowym, zaprowadziły w kasach chorych to samo szalbierstwo, polegające na bezwstydnem wyzyskiwaniu służby i robotników przez zapisywanie chorym tanich lekarstw, nie odnoszących zazwyczaj żadnego skutku, lub przez bezczelne zarzucanie chorym symulacyi i wogóle lekceważenie zdrowia chorych biedaków.

Dyrekcye kolejowe, ażeby mieć fundusze na subwencyonowanie jezuickich „Przyjaźni“, prenumerowanie „Grzmotu“ i na inne środki, mające na celu ogłupianie funkcyonaryuszów kolejowych, dalej na remuneracye dla wszelkiego rodzaju szpiclów, lub na wyjazd dygnitarzy kolejowych do Karlsbadu, Marienbadu i innych pańskich rozrywek, nie cofają się przed żadnym środkiem, byle zyskać potrzebne fundusze, a ponieważ liczne kary i inne krzywdzące nas środki nie wystarczają na to wszystko, przeto należało znaleźć jakieś źródło i zaprowadzono oszczędność w kasach chorych, krzywdząc tym sposobem szerokie masy kolejarzy, którzy swą ciężką pracą nietylko przysparzają dochodów państwu, lecz także muszą dostarczać władzom środków do gnębienia i ogłupiania samych siebie.

Jeżeli któremu z „dygnitarzy“ uroi się jakaś choroba, to bez żadnych ceremonij dają mu władze urlop, lekarze z uprzedzającą uniżonością przepisują mu drogie lekarstwa, lub wysyłają na koszt kasy chorych za granicę do miejsc kąpielowych, nie kierując się względami oszczędnościowemi. Niech jednak zachoruje robotnik lub sługa kolejowy, to nawet nie zawsze może być pewny, czy chorym uznany zostanie, bo niektórzy lekarze już z własnego popędu, inni zaś na polecenie odnośnego naczelnika nie uznają chorego, zarzucając mu symulacyę. Jeżeli taki uznany „symulant“ posiada silny organizm, to niekiedy przezwycięży chorobę i wyzdrowieje. W wielu natomiast wypadkach zdarza się, że chory, chcąc uniknąć prześladowań, idzie do pracy i z wysiłku popada w cięższą chorobę, która często kończy się śmiercią. Że podobnych wypadków zdarza się przy kolejach bardzo wiele, tego chyba nikt nie zaprzeczy, a rzuca to smutne światło na postępowanie lekarzy kolejowych, którzy idąc z zarządami ręka w rękę, jużto aby robić oszczędności na lekarstwach, jużto by oszczędzić dyrekcyom wydatków na substytutów, narażają lekkomyślnie zdrowie ludzkie na niebezpieczeństwo, a niejednokrotnie są powodem śmierci. W wypadku zaś, kiedy choroba pacyenta jest tak widoczną, że lekarz pomimo najusilniejszych nalegań odnośnego naczelnika symulacyi choremu zarzucić nie może, natenczas rozpoczyna się leczenie tak niedbałe, a często i nieumiejętne, że choroba, którą przy troskliwem leczeniu można w kilku dniach usunąć, niejednokrotnie przewleka się w nieskończoność, a pacyent, nie mogąc wyzdrowieć, wyniszcza się do reszty, sprzedając częstokroć ostatnie sprzęty, aby opłacić prywatnych lekarzy i drogie lekarstwa.

Najpierw tedy przy badaniu chorych nie zadają sobie lekarze wielkiego trudu, wychodząc z tej zasady, że dla „hołoty“ zbyteczne są etykiety, badają więc pospiesznie, nie zwracając wielkiej uwagi na stan chorych. Co do lekarstw, zapisywanych chorym, to lekarze ograniczają się do takich mikstur, jak rumianek, szlaz, centorya, proszki chinowe i t. p., słowem rzeczy najtańsze; jeżeli zaś choroba wymaga, by chory pił wina, wody mineralne, brał słone kąpiele i t. p., to lekarze zalecają to chorym, lecz każą im kupować sobie za własne pieniądze.

W ten sposób leczony chory, kiedy już wyniszczy się doszczętnie, a choroba nie ustępuje, musi w końcu sprzedawać lub zastawiać ostatnie graty i udawać się do lekarzy prywatnych, a zanim wyzdrowieje, popadnie w długi, pogrążając w straszliwą nędzę siebie i swoją rodzinę.

Wszystko to są rzeczy powszechnie znane i uprawiane na kolejach, wobec których nie znajdujemy wprost słów dosadnych, aby je należycie napiętnować. Sądzimy, że na podawane przez nas ohydne stosunki w tych kasach zwrócą uwagę sfery kompetentne i że bodaj w części usuną te jaskrawe nadużycia. Czas po temu najwyższy!

Co mi tam!

Narzekają wciąż ludziska,
Że coś psuje się na świecie,
Że rząd mocno ich uciska,
Że ich straszna nędza gniecie,
Że za swoje ciężkie trudy,
Gdy zapłaty pragną ludy,
Wśród więziennych giną jam;
Jam nie doznał tego wcale,
Żyje sobie doskonale —
Co mi tam!

Nieraz tu na zgromadzeniu,
O niedoli plotą ludów,
I w wzajemnem połączeniu
Radzą szukać szczęścia cudów;
Ja pochwalam te dążenia,
Lecz gdy na rzecz zgromadzenia
Zbierać składki chcą u bram,
Ja wynoszę się co żywo,
Wolę za to pójść na piwo, —
Co mi tam!

Kiedyś znowu zakładano
Towarzystwo, gdzie z pieniędzy
Jakiś fundusz złożyć miano,
By nieść pomoc członkom w nędzy;
Ja się tam nie lękam biedy,
Choćby mi coś brakło kiedy,
To swój fundusz w kasie mam,
A dla drugich na prezenta,
Ja nie daję ani centa, —
Co mi tam!

Nieraz, to mię nawet złości,
Tyle bywa składek różnych,
Na pogrzeby, na słabości,
Na biednych, to na podróżnych...
Głupcy znoszą swe szustaki,
Choć niejeden czuje braki;
Lecz ja zawsze rozum mam,
Nic nie daję! W każdej dobie
Myślę tylko sam o sobie! —
Co mi tam!

Mnie tam nigdy nikt nie wzruszy,
Bym dla drugich dał choć centa;
To też plotą, żem bez duszy,
Że tak żyje, jak bydlęta;
Lecz kto mówi tak, ten bredzi,
Przecież chodzę do spowiedzi,
W czem dowód, że duszę mam;
Zresztą, co tam ludzie plotą,
Ja zupełnie nie dbam o to, —
Co mi tam!

Uczą wprawdzie, że Bóg wrogiem
Jest sobkostwa i pieniędzy,
Że gdy pragnie kto żyć z Bogiem,
Musi wspierać bliźnich w nędzy,
Że kto cnót tych nie posiędzie,
W piekle kiedyś gorzeć będzie,
Lecz ja o to mało dbam,
Zrobię księżom zapis mały,
I do bożej wnijdę chwały. —
Co mi tam! S....k.

KRONIKA.

Do robotników i służby kolei półn. ces. Ferdynanda! Towarzysze i koledzy! Pomimo rozwiązania organizacyi kolejarzy odnieśliśmy znowu zwycięstwo, a mianowicie skrutynium z dn. 17 lipca 1897 wykazało, że przy wyborach do kasy chorych przeszli wszyscy postawieni przez nas kandydaci.

Do Wydziału zostali wybrani:

Amadeo Salvatori, Meissl Karol, Haas Maciej, Artbauer Antoni, Gotsch Jan. Jako zastępcy: Szoltz Gustaw, Tautsin Karol, Walouszek M., Eibuschitz Gabriel, Goberitz Jan.

Wybrano zatem tych kandydatów, których my proponowaliśmy. Obowiązkiem wybranych towarzyszy jest wystąpić energicznie w obronie praw całej kasy chorych, bez różnicy stanowiska partyjnego. Niech żyje solidarność!

Redakcya „Kuryera Kolejowego“.

Smierć kolejarza z winy władz kolejowych — to wypadek nierzadki. Dnia 3 b. m. został zabity w Podgórzu-Bonarce przy przesuwaniu wozów człowiek, który dopiero dnia poprzedniego wstąpił do służby kolejowej. Zginął znów jeden robotnik dzięki niedbalstwu i lekkomyślności swoich przełożonych. Trzeba bowiem wiedzieć, że nieboszczyk nazajutrz po wstąpieniu został przeznaczony do służby szybera, służby zatem wcale nie małoznacznej, wymagającej — podług instrukcyi — 14 dni poprzedniego przygotowania i praktyki. Wysyłanie ludzi na pewną prawie śmierć — to więcej już, niż niedbalstwo, to zbrodnia. Czy choćby winni jej będą pociągnięci do odpowiedzialności za takie szafowanie życiem robotniczem?...

Wyczerpanie sił jako powód katastrofy. Czytelnicy nasi przypominają sobie tragiczny wypadek, jaki się wydarzył przed kilku miesiącami koło Gracu. Stało się to skutkiem otwartej rampy. Kolej najechała na wóz i zdruzgotała go wraz z kilku siedzącymi w nim ludźmi. Wina była naturalnie strażnika, który rampy nie zamknął. Tak przynajmniej sądziły sfery decydujące i dlatego strażnik ów znalazł się przed kratkami sądowemi. Tu jednak, na odbytej teraz rozprawie, został uwolniony. Uwolnienie spowodowało zeznanie prof. Krafft. Ebinga (prof. psychiatryi), który orzekł, że oskarżony działał w zupełnem wyczerpaniu sił skutkiem przydługiej służby, tak iż był właściwie nieprzytomnym. Prof. Krafft-Ebing nie jest socyalistą, ale jest człowiekiem prawdziwie uczonym, który nie zamyka oczu na właściwy stan rzeczy, choćby on nawet bardzo strasznie wyglądał. Kiedyż wreszcie i nasze „sfery decydujące“ zrozumieją, że olbrzymiej części katastrof kolejowych jest przyczyną właśnie ten okropny wynik stosunków kolejowych, streszczający się w słowie: wyczerpanie?..

Zaraźliwy przykład. Znamy już rozmaite „erlasy“ naszych dyrekcyj kolejowych, skierowane przeciwko „hydrze“ socyalistycznej, podnoszącej głowę z szeregów kolejarzy. Przykład, podany przez tych pp. dyrektorów i inspektorów, stał się ogromnie zaraźliwym. Bo oto z południowych krańców Austryi dochodzi nas wieść, że i tam ukazało się podobne pismo. Wyszło ono z dyrekcyi lokalnej kolei Mori-Arco-Riva i brzmi:

Okólnik do pp. urzędników i całej służby kolei lokalnej Mori-Arco-Riva nad jeziorem Garda.

Doszło do naszych uszu, że kilku naszych funkcyonaryuszy prowadzi socyalistyczną propagandę i w tym sensie rozwijają agitacyę. Ponieważ życzymy sobie absolutnie, aby nasi funkcyonaryusze trzymali się zdala od tego prądu, podajemy do wiadomości, że nie moglibyśmy takich funkcyonaryuszy zatrzymać u nas w służbie i że byłoby dla nich lepiej odrazu wystąpić, niż później wskutek podobnych nieprzyjemności otrzymać wypowiedzenie.

Dyrektor: Dr. Mühlberger m. p.

A co, czy nie paradne? Jakież wierne naśladownictwo ukazów p. Guttenberga! Dlaczegóż to p. Mühlberger nie mógłby być w swoim zakresie małym Guttenbergiem? Od nas należy się wielkiemu dyrektorowi lokalnej kolei Mori-Arko-Riva... serdeczne podziękowanie: jego okólnik jest najlepszym dowodem, że socyalizm szerzy się już wśród kolejarzy nawet tamtych okolic. Oto zaś już nas wcale głowa nie boli, aby okólniki p. Mühlbergera mogły zniszczyć powstające nasienie. Po kilku jeszcze podobnych cyrkularzach p. dyrektor Mühlberger będzie musiał pogodzić się z tym smutnym faktem, że na jego kolei zakwitnie bujnie socyalizm...

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Jan Englisch. W drukarni A. Słomskiego w Krakowie.